Forum International des Transports
International Transport Forum

**05-Jun-2015**

**Français - Or. Anglais**

**Forum International des Transports**
**FORUM INTERNATIONAL DES TRANSPORTS**

**ITF(2015)3/FINAL**
**A usage officiel**

# CHARTE DE QUALITÉ

**pour les transports internationaux par route effectués dans le cadre du contingent multilatéral CEMT**

*Le texte consolidé de la Charte de Qualité est noté par les Ministres des pays membres européens sous le Point 4 de l'ordre du jour de la Session ministérielle à huis clos qui s'est tenue le 28 mai 2015, à Leipzig, Allemagne.*

**JT03378011**

**Document complet disponible sur OLIS dans son format d'origine**
***Ce document et toute carte qu'il peut comprendre sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.***

**Français - Or. Anglais**

# CHARTE DE QUALITE

## pour les transports internationaux par route effectués dans le cadre du contingent multilatéral CEMT

### Chapitre I – Champ d'application et définitions

#### 1. Champ d'application

La présente Charte s'applique aux transports internationaux de marchandises par route effectués dans le cadre du contingent multilatéral de la CEMT. Elle complète les dispositions contenues dans le Manuel à l'usage des fonctionnaires et des transporteurs utilisant le contingent multilatéral CEMT[1] qui définit les caractéristiques des autorisations distribuées dans le cadre de ce système ainsi que les conditions et les possibilités de leur utilisation.

Les dispositions de la Charte peuvent aussi être appliquées mutatis mutandis dans les accords bilatéraux et multilatéraux ainsi que dans les transports de voyageurs, si les parties concernées en décident ainsi.

La présente Charte n'a pas d'incidence sur la réglementation de l'Union Européenne, les dispositions de l'accord sur l'Espace Economique Européen ou celles des accords entre l'Union Européenne et les pays non membres de l'UE qui participent au système du contingent multilatéral de la CEMT. Il en est de même pour les Conventions des Nations Unies ou les accords qui concernent les transports internationaux de marchandises par route.

#### 2. Définitions

Les définitions utilisées dans cette Charte sont les mêmes que celles figurant dans le Chapitre 1 du Manuel. En outre, aux fins de la présente Charte, on entend par :

2.1. «Profession de transporteur international de marchandises par route», l'activité de toute entreprise effectuant, au moyen soit de véhicules à moteur, soit d'ensembles de véhicules, le transport international de marchandises pour le compte d'autrui ;

2.2. «Gestionnaire de transport», une personne physique employée par une entreprise ou, si cette entreprise est une personne physique, cette personne ou, si une telle possibilité est prévue, une autre personne physique que l'entreprise désigne au moyen d'un contrat, qui dirige effectivement et en permanence les activités de transport de cette entreprise ;

2.3. «Autorisation d'exercer la profession de transporteur international de marchandises par route», une décision administrative qui autorise une entreprise qui remplit les conditions prévues par le présent règlement à exercer la profession de transporteur international par route ;

2.4. «Autorité compétente», une autorité nationale, régionale ou locale d'un pays Membre, qui, aux fins d'autoriser l'exercice de la profession de transporteur international de marchandises par route, vérifie si une entreprise remplit les conditions prévues par la présente Charte et qui est habilitée à délivrer, à suspendre ou à retirer l'autorisation d'exercer la profession de transporteur international de marchandises par route ;

2.5 «Pays Membre d'établissement», le pays Membre dans lequel une entreprise est légalement établie, indépendamment du pays de provenance de son gestionnaire de transport.

[1] CONTINGENT MULTILATÉRAL CEMT : Manuel d'utilisation, 2014 [©ITF/IRU]

## Chapitre II – Dispositions concernant les entreprises de transport utilisant des autorisations CEMT

### 1. Généralités

1.1. Les entreprises qui souhaitent effectuer des opérations de transport routier international sous couvert d'une autorisation multilatérale CEMT, doivent posséder une autorisation délivrée par l'autorité compétente du pays d'établissement reconnaissant leur capacité à exercer une activité de transport international de marchandises par route.

1.2. Les entreprises de transport de marchandises qui souhaitent effectuer des opérations de transport routier international sous couvert d'une autorisation multilatérale CEMT doivent apporter la preuve de :

a) leur condition d'établissement dans un pays Membre ;
b) leur honorabilité ;
c) leur capacité financière ;
d) leur capacité professionnelle.

Dès lors que les conditions définies dans cet article ne sont plus remplies, une autorisation CEMT doit être retirée par l'autorité émettrice sous réserve de l'application des dispositions prévue à l'Article 4.3. du Chapitre IV de la Charte.

### 2. Conditions d'établissement

2.1. L'entreprise qui exerce la profession de transporteur international par route et souhaite effectuer des opérations de transport sous couvert d'une autorisation multilatérale CEMT, doit être établie de façon stable et effective dans un pays Membre.

2.2. A cette fin, cette entreprise doit :

a) disposer d'un établissement, situé dans ledit pays Membre, avec des locaux dans lesquels elle conserve ses principaux documents d'entreprise, notamment ses documents comptables, les documents de gestion du personnel, les documents contenant les données relatives au temps de conduite et de repos et tout autre document auquel l'autorité compétente de contrôle doit pouvoir accéder conformément à la législation nationale de ce pays Membre ;

b) disposer d'un ou de plusieurs véhicules, qui sont immatriculés ou mis en circulation par un autre moyen conformément à la législation dudit pays Membre, que ces véhicules soient détenus en pleine propriété ou, par exemple, en vertu d'un contrat de location-vente ou d'un contrat de location ou de crédit-bail (leasing) ;

c) diriger effectivement et en permanence ses activités relatives aux véhicules visés au point b) en disposant des équipements administratifs nécessaires, ainsi que des équipements et des installations techniques appropriés dans un centre d'exploitation situé dans ce pays Membre.

### 3. Honorabilité

3.1. L'entreprise qui exerce la profession de transporteur international par route et souhaite pouvoir utiliser des autorisations multilatérales CEMT doit faire la preuve de son honorabilité. Les exigences prévues en matière d'honorabilité doivent être satisfaites par l'entreprise de transport, par la personne physique désignée comme le « gestionnaire de transport » et toute autre personne ou instance responsable selon la législation nationale du pays Membre. Ce ou ces responsables doivent avoir un lien réel avec l'entreprise en en étant salarié, directeur, propriétaire, actionnaire ou administrateur.

3.2. Pour déterminer si une entreprise satisfait à cette exigence d'honorabilité, il convient d'examiner le comportement de cette entreprise, de son ou ses gestionnaires de transport et de toute autre personne considérée comme responsable par le pays Membre. En matière d'honorabilité, toute référence à des condamnations, sanctions ou infractions concerne aussi bien l'entreprise elle-même que son ou ses gestionnaires et toute autre personne considérée comme responsable par le pays Membre. La condition d'honorabilité est remplie si l'entreprise de transport et son ou ses gestionnaires/responsable(s) :

a) n'ont pas été déclarées inaptes à l'exercice de la profession de transporteur ;

b) n'ont pas fait l'objet d'une condamnation ou de sanctions pour toute infraction grave aux réglementations nationales en vigueur dans des domaines tels que, par exemple, le domaine commercial, le droit de l'insolvabilité, les conditions salariales et de travail dans la profession, le trafic routier, la responsabilité professionnelle, la traite d'êtres humains ou le trafic de stupéfiants ;

c) n'ont pas fait l'objet d'une condamnation ou de sanctions pour toute infraction grave aux réglementations nationales en vigueur dans des domaines tels que l'accès à la profession, l'accès au marché du transport routier international, la qualification initiale et la formation continue des conducteurs, le transport des animaux ;

d) n'ont pas fait l'objet d'une condamnation ou ne se sont pas vu infliger de sanction pour avoir commis, par rapport aux réglementations, des infractions considérées comme les plus graves telles que :

   i) dans le domaine des temps de conduite et des périodes de repos, un dépassement de 25 % ou plus des temps de conduite maximaux fixés pour six jours ou pour deux semaines ou dépassement de 50 % ou plus, au cours d'une période de travail d'un jour, du temps de conduite maximal fixé pour un jour sans la prise d'une pause ou d'une période de repos ininterrompue d'au moins quatre heures et demie ;

   ii) dans le domaine de l'installation des équipements d'enregistrement ou d'autres équipements, l'absence de tachygraphe analogique ou numérique et/ou de limiteur de vitesse, ou l'utilisation d'un dispositif frauduleux susceptible de modifier les enregistrements du tachygraphe et/ou du limiteur de vitesse ou la falsification des feuilles d'enregistrement ou des données téléchargées du tachygraphe et/ou de la carte à mémoire du conducteur ;

   iii) dans le domaine de la sécurité des véhicules utilisés en transport international, la conduite sans certificat de contrôle technique valable lorsque ce document est requis par la réglementation applicable en la matière et/ou la conduite avec une défectuosité très grave, entre autres, du système de freinage, du système de direction, des roues/pneus, de la suspension ou du châssis qui présenterait un risque immédiat pour la sécurité routière tel qu'il doit donner lieu à une décision d'immobilisation du véhicule ;

   iv) dans le domaine de la sécurité des transports routiers de marchandises dangereuses, le transport de marchandises dangereuses interdites au transport ou transportées avec un moyen de confinement interdit ou non approuvé ou sans qu'il ne soit précisé sur le véhicule qu'il transporte des marchandises dangereuses, ce qui représente un danger pour les vies humaines et l'environnement dans une mesure telle que cela doit donner lieu à une décision d'immobilisation du véhicule ;

   v) dans le domaine des permis de conduire, le transport sans permis de conduire valable ;

   vi) dans le domaine de l'utilisation des équipements d'enregistrement, l'utilisation par le conducteur pour le tachygraphe d'une carte à mémoire du conducteur falsifiée ou d'une carte dont il n'est pas le titulaire ou qui a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés ;

vii) dans le domaine des poids et dimensions maximum des véhicules utilisés pour le transport international, le transport de marchandises excédant la masse maximale en charge autorisée de 20 % ou plus pour les véhicules dont le poids en charge autorisé est supérieur à 12 tonnes et de 25 % ou plus pour les véhicules dont le poids en charge autorisé est inférieur à 12 tonnes.

Si l'entreprise de transport ou son (ses) gestionnaire(s)/responsable(s) a (ont) fait l'objet, dans un ou plusieurs pays Membres, d'une condamnation ou qu'on lui a infligé une sanction pour une des infractions considérées comme les plus graves telles que celles mentionnées précédemment, l'autorité compétente du pays Membres d'établissement mène, d'une manière appropriée et en temps opportun, une procédure administrative en bonne et due forme permettant de déterminer si, compte tenu de circonstances spécifiques, la perte d'honorabilité constituerait une mesure disproportionnée dans le cas d'espèce. Toute conclusion dans ce sens doit être dûment motivée et justifiée. Si l'autorité compétente ne conclut pas que la perte d'honorabilité constituerait une mesure disproportionnée, la condamnation ou la sanction entraînent la perte de l'honorabilité.

e) Si la condition "d'honorabilité" n'est plus satisfaite, les exigences telles que formulées dans les paragraphes précédents ne sont pas considérées comme étant satisfaites tant qu'une mesure de réhabilitation de l'entreprise et du ou des responsables en question ou toute mesure ayant un effet équivalent n'a pas été prise conformément aux dispositions pertinentes de la législation nationale.

3.3. Le ou les responsables ainsi désignés doivent résider dans un pays Membre et assurer la gestion effective et permanente des activités de transport des entreprises de transport par route, ce qui inclut notamment la gestion de l'entretien des véhicules, la vérification des contrats et des documents de transport, la comptabilité de base, l'affectation des chargements ou des services aux conducteurs et aux véhicules et la vérification des procédures en matière de sécurité. Lorsque le responsable désigné perd son honorabilité, il doit être déclaré par l'autorité compétente comme inapte à gérer les activités de transport d'une entreprise.

## 4. Capacité professionnelle

4.1. La "capacité professionnelle" consiste à posséder des connaissances suffisantes pour exercer de façon convenable et viable la profession de transporteur international de marchandises par route.

4.2. Obligation pour les transporteurs de posséder des connaissances sanctionnées par un examen

a) La ou les personne(s) désignée(s) comme assurant la gestion effective et permanente des activités de transport de l'entreprise de transport routier international utilisant des autorisations multilatérales CEMT et répondant aux exigences en matière d'honorabilité doi(ven)t posséder des connaissances suffisantes et atteindre un niveau d'aptitudes pratiques nécessaires pour exercer de façon convenable et viable la profession de transporteur international de marchandises par route.

b) Les connaissances requises concernent notamment les matières suivantes : gestion commerciale et financière de l'entreprise, normes et exploitations techniques, sécurité routière, accès au marché, éléments de droit commercial, éléments de droit social et de droit du travail, éléments de droit civil, éléments de droit fiscal. L'Annexe 1 fournit une liste des connaissances considérées comme le minimum requis pour la constatation officielle de la capacité professionnelle. Toute autre liste de connaissances peut être acceptable si elle est reconnue comme équivalente par le Groupe sur les Transports Routiers.

c) La capacité professionnelle est constatée par un examen écrit obligatoire qui peut être complété par un examen oral. Ces examens doivent permettre de vérifier que les candidats transporteurs routiers possèdent le niveau de connaissances requis dans les matières énumérés dans le paragraphe précédent et ont, en particulier, la capacité à utiliser les outils et les techniques correspondant à ces matières et à accomplir les tâches d'exécution et de coordination prévues. Les pays Membres peuvent décider de dispenser de ces examens les personnes qui fournissent la preuve qu'elles ont géré en permanence une entreprise de transport de marchandises par route dans un ou plusieurs États membres durant une période de dix années avant l'entrée en vigueur des présentes dispositions.

4.3. Organisation des examens et agrément des instances habilitées pour ces examens

a) Les examens mentionnés à l'Article précédent devraient être organisés selon des modalités telles que définies dans l'Annexe 2, les pays Membres pouvant décider d'imposer une formation préalable à l'examen. D'autres modalités d'examen sont acceptables si elles sont reconnues comme équivalentes par le Groupe sur les Transports Routiers.

b) Seules les autorités ou instances dûment autorisées à cet effet par un pays Membre, selon des critères qu'il définit, peuvent organiser et certifier ces examens écrits et oraux. Les pays Membres vérifient régulièrement que les conditions dans lesquelles ces autorités ou instances organisent les examens sont conformes aux modalités prescrites. L'agrément peut être retiré ou suspendu si les conditions d'agrément ne sont plus remplies.

c) Si une formation préalable à l'examen est imposée, celle-ci doit être assurée par des autorités ou instances dûment agréées par un pays Membre, selon des critères qu'il définit. Ces instances doivent être à même d'offrir aux candidats des formations de qualité pour leur permettre de se préparer aux examens, ainsi que des formations continues afin que les transporteurs qui le souhaitent puissent mettre à jour leurs connaissances. Pour être agréés, ces centres devraient notamment fournir les renseignements suivants : un programme de qualification et de formation adéquat précisant les matières enseignées et indiquant le plan d'exécution et les méthodes d'enseignement envisagées. Ce programme d'enseignement devrait couvrir les matières dont la connaissance est requise pour l'examen, préciser les qualifications et domaines d'activité des enseignants, fournir des informations sur les locaux où les cours ont lieu, les matériaux pédagogiques utilisés, les conditions de participation aux cours (le nombre de participants). Les pays Membres vérifient régulièrement que les organismes en question remplissent toujours les critères au regard desquels ils ont été autorisés. L'agrément peut être retiré ou suspendu si les conditions d'agrément ne sont plus remplies.

4.4. Délivrance d'une attestation de capacité professionnelle

a) En cas de réussite à l'examen, une attestation est délivrée par les autorités ou instances agrées, à titre de preuve de la capacité professionnelle. Cette attestation portant le cachet de l'autorité ou de l'instance dûment autorisée qui l'a délivrée n'est pas cessible. Elle doit être établie en prenant comme référence le modèle reproduit dans l'Annexe 3 et en s'y conformant de manière très étroite. Tout autre modèle peut être acceptable s'il est reconnu comme équivalent par le Groupe sur les Transports Routiers.

b) Les normes définies par l'Académie IRU pour l'agrément des centres d'examen et de formation ainsi que pour la délivrance des attestations de capacité professionnelle sont reconnues comme un modèle de référence. Les attestations ainsi délivrées ne sont considérées comme satisfaisant aux exigences requises au niveau du contingent CEMT que si elles sont contresignées par les autorités nationales des pays membres de la CEMT compétentes dans ce domaine.

### 5. Capacité financière

5.1. La "capacité financière" consiste à disposer des ressources financières nécessaires pour assurer la mise en marche correcte et la bonne gestion de l'entreprise. L'entreprise qui exerce la profession de transporteur par route et souhaite pouvoir utiliser des autorisations multilatérales CEMT, doit à tout moment être en mesure de faire face à ses obligations financières au cours de l'exercice comptable annuel.

5.2. Pour répondre à cette exigence de capacité financière, l'entreprise doit démontrer, sur la base de ses comptes annuels (bilan, compte de profits & pertes et toutes les annexes requises) certifiés par un auditeur ou une personne dûment habilitée conformément aux dispositions en la matière de la législation nationale applicable , qu'elle dispose chaque année de capitaux et de réserves d'une valeur au moins égale à 9 000 EUR (ou un montant équivalent en monnaie nationale) lorsqu'un seul véhicule est utilisé et à 5 000 EUR (ou un montant équivalent en monnaie nationale) pour chaque véhicule supplémentaire utilisé. Toute autre disposition en matière de capital et de réserves peut être acceptable si elle est reconnue par le Groupe sur les Transports Routiers comme équivalente et aussi exigeante que les dispositions financières mentionnées précédemment dans ce paragraphe.

5.3. En plus des informations fournies par les comptes annuels, l'évaluation de la capacité financière peut prendre en considération d'autres éléments tels que, le cas échéant, les fonds disponibles, y compris les liquidités en banque, les possibilités d'emprunt et de découvert, les avoirs y compris les biens qui peuvent servir de garantie pour l'entreprise ainsi que le fonds de roulement.

5.4. L'autorité compétente peut accepter ou imposer qu'une entreprise démontre sa capacité financière par une attestation, telle qu'une garantie bancaire, (éventuellement sous forme d'un nantissement ou d'un cautionnement) ou une assurance, y compris une assurance en responsabilité professionnelle, d'une ou plusieurs banques ou d'un ou plusieurs autres organismes financiers, y compris des compagnies d'assurance, se portant caution solidaire de l'entreprise pour les montants fixés à l'Article 5.2. de ce Chapitre.

5.5. Les comptes annuels et la garantie visée aux paragraphes précédents, sont ceux de l'entité économique établie sur le territoire du pays Membre dans lequel une autorisation CEMT a été demandée et non ceux d'une autre entité établie dans un autre pays Membre.

## Chapitre III – Dispositions concernant les conducteurs de véhicules effectuant des transports internationaux sous couvert d'autorisations CEMT

### 1. Temps de conduite et périodes de repos

1.1. Les dispositions de l'Accord Européen concernant le travail des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date du 1er juillet 1970, tel que modifié par la suite ou celles de réglementations équivalentes[2] s'appliquent à tous les transports internationaux de marchandises par route effectués sous couvert d'autorisations CEMT. Lors de tout transport international par route effectué sous couvert d'autorisations CEMT, l'entreprise et les membres de l'équipage devront observer, pour la durée des repos et de la conduite, et pour la composition de l'équipage, les prescriptions fixées par l'AETR.

1.2. Conformément aux dispositions de l'AETR, les véhicules utilisés pour les transports internationaux de marchandises par route effectués sous couvert d'autorisations CEMT doivent être équipés d'un appareil de contrôle répondant en ce qui concerne ses conditions de construction, d'installation, d'utilisation et de contrôle, aux prescriptions contenues dans l'Annexe de l'AETR. Cet appareil doit être utilisé lors de tout transport international de marchandises effectué sous couvert

2 Partout dans le texte de la Charte de Qualité, la mention à l'AETR recouvre également systématiquement les réglementations équivalentes, y compris celles en vigueur au sein des organisations régionales d'intégration économique dans leurs domaines d'application.

d'autorisations CEMT pour procéder aux enregistrements des données relatives aux activités du conducteur dans les conditions prévues par l'AETR. L'employeur et les conducteurs veillent au bon fonctionnement et à la bonne utilisation de l'appareil de contrôle.

## 2. Formation des conducteurs

2.1. L'activité de conduite pour les transports internationaux de marchandises effectués sous couvert d'une autorisation CEMT est subordonnée à une obligation de qualification initiale et à une obligation de formation continue concrétisées par la délivrance d'un Certificat d'Aptitude Professionnelle (CAP) que devrait posséder tout conducteur effectuant de tels transports.

2.2. Afin de permettre aux conducteurs de satisfaire à cette obligation, les États membres doivent instituer :

a) un système de qualification initiale avec 2 options possibles : cours + examen ou examen seulement sanctionné par la délivrance d'un CAP. Ces cours et ces examens, théorique et pratique, devraient notamment porter sur les matières suivantes : perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur les règles de sécurité, application des réglementations, santé, sécurité routière et sécurité environnementale, service, logistique... L'Annexe 4 fournit une liste détaillée des sujets devant faire l'objet de tels cours et examens. Tout autre contenu pour ces cours et examens peut être acceptable s'il est considéré comme équivalent par le Groupe sur les Transports Routiers.

   La qualification initiale ne concerne pas les conducteurs titulaires avant le 1er janvier 2016 d'un permis C, C + E, C1, C1 + E ou de tout autre permis national permettant de conduire un véhicule ou un ensemble de véhicules utilisé dans le cadre du contingent CEMT.

b) un système de formation continue comportant la fréquentation obligatoire de cours, sanctionnée par la délivrance d'un CAP. L'Annexe 4 précise le contenu de cette formation, un accent tout particulier étant mis sur la sécurité routière et la rationalisation de la consommation de carburant. Tout autre contenu pour cette formation peut être acceptable s'il est considéré comme équivalent par le Groupe sur les Transports Routiers.

   Cette formation continue concerne tous les titulaires d'un permis C, C + E, C1, C1 + E ou de tout autre permis national permettant de conduire un véhicule ou un ensemble de véhicules utilisé dans le cadre du contingent CEMT quelle que soit la date d'obtention de ces permis. Elle doit être suivie tous les cinq ans à compter de la date de délivrance d'un CAP et comporter 35 heures de formation obligatoire, dispensée par périodes de sept heures au minimum. Au stade initial, cette formation continue devra avoir été effectuée avant le 31 décembre 2019.

2.3. Les centres de formation intervenant dans la qualification initiale et la formation continue doivent être agréés par les autorités compétentes des pays Membres.

2.4. Pour être agréés, ces centres devraient fournir les renseignements suivants : un programme de qualification et de formation adéquat précisant les matières enseignées dont le contenu devrait être conforme aux dispositions figurant dans l'Annexe 4, et indiquant le plan d'exécution et les méthodes d'enseignement envisagées ; les qualifications et domaines d'activité des enseignants ; des informations sur les locaux où les cours ont lieu, sur les matériaux pédagogiques, sur les moyens mis à disposition pour les travaux pratiques, sur le parc de véhicules utilisés ; les conditions de participation aux cours (le nombre de participants).

2.5. Les dispositions définies par l'Académie IRU pour l'agrément des centres de formation sont reconnues comme un modèle de référence. Les certificats d'aptitude professionnelle ainsi délivrés ne sont considérés comme satisfaisant aux exigences requises au niveau du contingent CEMT que s'ils sont contresignés par les autorités nationales des pays membres de la CEMT compétentes dans ce domaine.

2.6. Pour attester qu'un conducteur possède un certificat d'aptitude professionnelle, les autorités compétentes des pays Membres peuvent soit apposer directement sur le permis de conduire du conducteur à côté des catégories de permis correspondantes un signe distinctif attestant de la possession d'un certificat d'aptitude professionnelle avec indication d'une date limite de validité, soit instituer une carte spécifique de qualification de conducteur qui devrait être établie en prenant comme référence le modèle reproduit dans l'Annexe 5 et en s'y conformant de manière très étroite. Tout autre modèle peut être acceptable s'il est considéré comme équivalent par le Groupe sur les Transports Routiers. La carte de qualification de conducteur ou tout autre document reconnu comme équivalent délivré par les pays Membres est mutuellement reconnu. Si une carte spécifique de qualification de conducteur est délivrée pour attester de la possession d'un CAP, elle doit se trouver à bord du véhicule et doit être présentée par le conducteur à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

### 3. Conditions d'emploi

3.1. Un conducteur doit être légalement employé conformément à une législation nationale d'un pays Membre dans lequel une entreprise est légalement établie.

## Chapitre IV – Dispositions concernant le contrôle et les sanctions

### 1. Généralités : autorités compétentes et assistance mutuelle

1.1. Les mesures concernant le contrôle de la bonne application des règles de fonctionnement du contingent, notamment en ce qui concerne les caractéristiques techniques des véhicules et l'utilisation des autorisations ainsi que les sanctions à appliquer à cet égard ne sont pas du ressort de la Charte de Qualité. Elles sont régies par les dispositions du Manuel d'utilisation du Contingent multilatéral CEMT.

1.2. Les pays Membres désignent une ou plusieurs autorités qui sont compétentes dans les domaines visés par la présente Charte de Qualité.

1.2.1. Pour ce qui concerne les dispositions relatives aux entreprises, ces autorités sont notamment chargées de :

- examiner les demandes d'autorisation d'exercer la profession de transporteur international par route introduites par les entreprises ;
- délivrer des autorisations d'exercer la profession de transporteur international par route et suspendre ou retirer ces autorisations ;
- déclarer une personne apte ou non à diriger les activités de transport d'une entreprise en tant que gestionnaire de transport ;
- vérifier que l'entreprise remplit ou continue de remplir toutes les exigences requises quant aux conditions d'établissement, d'honorabilité, de capacité professionnelle et financière ;
- agréer les centres de formation pour l'obtention de la capacité professionnelle et organiser les examens correspondants en vue de la délivrance d'une attestation de capacité professionnelle.

1.2.2. Pour ce qui concerne les dispositions relatives aux conducteurs, ces autorités sont notamment chargées de :

- mettre en place un système de contrôle à la fois sur la route et dans les locaux des entreprises de l'application de l'AETR conformément aux dispositions de cet accord ;
- assurer la coordination de ces contrôles au plan national afin que soit appliquée dans le pays concerné une stratégie de contrôle cohérente ;
- assurer la coordination avec les autorités équivalentes ans les autres Etats membres ;
- agréer les centres de formation intervenant dans la qualification initiale et la formation continue des conducteurs ;

- délivrer les certificats d'aptitude professionnelle en apposant un signe distinctif sur le permis de conduire ou la carte spécifique de qualification de conducteur.

1.2.3. Les autorités compétentes des pays Membres collaborent étroitement et se prêtent mutuellement assistance pour l'application et le contrôle des dispositions de la présente Charte dans le cas de transports effectués sous couvert d'autorisations CEMT ainsi que pour la répression des infractions commises à cette occasion.

1.2.4. Si le titulaire d'une autorisation CEMT délivrée par un autre pays Membre a commis une infraction, le pays Membre sur le territoire duquel cette infraction a été constatée devrait en informer les autorités du pays d'établissement, afin que celles-ci prennent toutes les dispositions qu'elles jugent adéquates en ce qui concerne les éventuelles pénalités encourues pouvant aller jusqu'au retrait de l'autorisation. Ce pays devrait également, dans le respect des dispositions relatives à la protection des données à caractère personnel, informer les autorités du pays d'établissement des sanctions déjà prises notamment lorsque celles-ci ont pour conséquence une interdiction de circuler sur le territoire du pays où a été commise l'infraction.

1.2.5. Les autorisations CEMT peuvent être retirées par les autorités qui les délivrent, en cas d'infractions graves ou répétées par rapport aux dispositions de la Charte de Qualité. La sanction ultime consiste pour le transporteur qui a commis des infractions graves au retrait de l'autorisation d'exercer la profession de transporteur international de marchandises par route.

1.3. Le Secrétariat du Forum International des Transports (FIT) établit :

- une liste électronique des entreprises de transport par route (contenant au moins le nom de l'entreprise) bénéficiaires d'autorisations CEMT, sous réserve que la communication de cette information respecte les législations nationales sur la confidentialité des données personnelles ;
- une liste électronique des responsables désignés par les différents pays Membres comme point de contact pour les questions relatives au contingent multilatéral CEMT.

Ces listes peuvent être consultées sur le site internet du FIT dédié au contingent multilatéral CEMT.

En matière de contrôle et de sanctions, le Secrétariat du FIT disposera des moyens nécessaires pour :

- demander aux pays Membres de lui adresser des rapports rendant compte de la manière dont ils ont appliqué les dispositions de la Charte de Qualité dans leur législation nationale et procéder à la mise en ligne de ces documents sur le site internet du FIT dédié au contingent multilatéral CEMT ;
- collecter les informations permettant d'établir les listes électroniques mentionnées précédemment ;
- veiller à que le régime d'assistance mutuelle fonctionne correctement et élaborer un guide des meilleures pratiques dans ce domaine.

## 2. Contrôles

### 2.1. Contrôle des dispositions relatives aux conducteurs

2.1.1. Temps de conduite et périodes de repos

2.1.1.1. Les pays Membres organisent un système de contrôles adéquats et réguliers de l'application correcte et cohérente des dispositions de l'AETR ou de réglementations équivalentes, tant sur la route que dans les locaux des entreprises de transport.

2.1.1.2. Les pays Membres veillent à ce qu'une stratégie nationale de contrôle cohérente soit appliquée sur leur territoire. À cet effet, ils désignent un organisme pour la coordination de ces contrôles et doivent conférer aux fonctionnaires préposés aux contrôles les compétences légales appropriées pour leur permettre d'effectuer correctement leurs tâches d'inspection.

2.1.1.3. Chaque pays Membre organise les contrôles de façon qu'au moins 2 % des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules pour des opérations de transport routier international effectuées sous couvert d'autorisations CEMT soient contrôlés, ce pourcentage pouvant être progressivement augmenté jusqu'à atteindre un maximum de 4 %. Au moins 30 % du nombre total des jours ouvrés contrôlés le sont sur la route et au moins 50 % dans les locaux des entreprises.

2.1.1.4. Les contrôles sur route sont organisés à des endroits différents et à n'importe quelle heure ; ils couvrent une partie du réseau routier suffisamment étendue pour qu'il soit difficile d'éviter les postes de contrôle. Ils sont effectués selon un système de rotation aléatoire en respectant un équilibre géographique approprié. Ils sont effectués sans discrimination c'est-à-dire indépendamment du pays d'immatriculation du véhicule, du pays de résidence du conducteur, du pays où l'entreprise est établie, du point de départ et d'arrivée du trajet. L'Annexe 6 indique les éléments sur lesquels devraient porter les contrôles. Toute autre disposition concernant le contenu de ces contrôles peut être acceptable si elle est reconnue comme équivalente par le Groupe sur les Transports Routiers.

2.1.1.5. Les contrôles dans les locaux des entreprises sont organisés en tenant compte de l'expérience acquise en relation avec les différents types de transport et d'entreprises. Des contrôles dans les entreprises sont également effectués lorsque des infractions graves à l'AETR ont été constatées sur la route. L'Annexe 6 indique les éléments sur lesquels devraient porter les contrôles. Toute autre disposition concernant le contenu de ces contrôles peut être acceptable si elle est reconnue comme équivalente par le Groupe sur les Transports Routiers.

2.1.1.6. Les pays Membres veillent à ce que les unités chargées d'exécuter les tâches de contrôle sur route et dans les entreprises disposent d'un équipement permettant de télécharger des données à partir de l'appareil de contrôle embarqué et de la carte de conducteur du tachygraphe numérique, de lire les données et de les analyser ou de les transmettre pour analyse à une base de données centrale ainsi que d'un équipement permettant de vérifier les feuilles du tachygraphe.

2.1.1.7. L'organisme chargé de la coordination des contrôles au plan national a également pour tâche d'assurer la coordination avec des organismes équivalents dans les autres États membres concernés.

2.1.2. Qualification professionnelle

2.1.2.1. Les pays Membres doivent veiller à ce que les fonctionnaires préposés aux contrôles de l'application de l'AETR aient une formation adéquate et les compétences légales appropriées pour leur permettre d'effectuer également et dans les mêmes conditions, les tâches d'inspection sur route ayant pour objet de vérifier la qualification professionnelle des conducteurs.

2.1.2.2. Les conducteurs sur demande doivent à tout moment être en mesure de produire le permis de conduire ou la carte spécifique de qualification comportant le signe distinctif attestant de la possession d'un certificat d'aptitude professionnelle.

## 2.2. Contrôle des dispositions relatives aux entreprises

Les autorités compétentes vérifient que les entreprises qu'elles ont autorisées à exercer la profession de transporteur international par route continuent de satisfaire aux exigences prévues en matière d'établissement, d'honorabilité, de capacité professionnelle et de capacité financière. Les pays Membres procèdent à des contrôles au moins tous les cinq ans de chaque entreprise afin de vérifier qu'elle satisfait toujours à ces exigences.

## 3. Infractions

### 3.1. Infractions concernant les dispositions relatives aux temps de conduite et périodes de repos

3.1.1. Le classement par niveau de risque des infractions dans le domaine des temps de conduite et de repos ainsi que de l'utilisation du chronotachygraphe constitue une avancée significative dans la recherche d'un système de contrôle/sanction à la fois plus efficace et harmonisé. Il se présente sous la forme d'un tableau comportant les rubriques suivante :

| Disposition juridique concernée | Type d'infraction | Degré de gravité | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Très grave | Grave | Mineur |

3.1.2. L'Annexe 7 fournit un classement des infractions en fonction de leur gravité et de leurs conséquences possibles sur la sécurité routière ainsi que de la capacité à contrôler le respect par le conducteur et l'entreprise des prescriptions édictées en la matière. Les infractions considérées comme les plus graves incluent celles qui créent un risque important de mort ou de blessure grave.

### 3.2. Infractions concernant les dispositions relatives aux entreprises

En matière d'honorabilité, les infractions les plus graves susceptibles d'entraîner des sanctions concernent les domaines mentionnés au Chapitre II, Article 3.2.

## 4. Sanctions

### 4.1. Généralités

4.1.1. Les pays Membres établissent des règles concernant les sanctions pour infraction à la présente Charte de Qualité et prennent toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les pays Membres veillent à ce que ces sanctions soient appliquées sans discrimination en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement de l'entreprise de transport. A l'exception des infractions considérées par les autorités compétentes comme portant atteinte à l'honorabilité ou des cas d'infractions répétées, aucune infraction à la présente Charte de Qualité ne donne lieu à plus d'une sanction ou plus d'une procédure.

4.1.2. Dans les cas où une infraction très grave (telle que celles figurant avec ce qualificatif dans la liste des infractions reproduite dans l'Annexe 7) est manifestement de nature à compromettre la sécurité routière, le véhicule concerné peut être immobilisé jusqu'à ce qu'on ait remédié à la cause de l'infraction. Au niveau des entreprises, les autorités du pays d'établissement de l'entreprise peuvent procéder aux retraits des autorisations de transport CEMT, à l'interdiction temporaire ou définitive de la délivrance de telles autorisations au transporteur concerné, la sanction ultime pour le transporteur qui a commis des infractions graves ou répétées aux dispositions de la Charte pouvant être le retrait temporaire ou définitif de l'autorisation d'exercer la profession de transporteur routier international.

### 4.2. Sanctions pour des infractions aux dispositions relatives au conducteur

4.2.1. Sanctions pour des infractions aux temps de conduite et de repos

Tout pays Membre peut infliger une sanction à une entreprise et/ou à un conducteur pour une infraction à l'AETR constatée sur son territoire.

4.2.2. Sanctions pour des infractions aux dispositions relatives à la formation des conducteurs

4.2.2.1. L'autorité compétente est habilitée à envoyer des personnes autorisées pour assister aux cours de formation et à contrôler les centres agrées de formation des

conducteurs tant en ce qui concerne les moyens mis en œuvre que le bon déroulement des formations et des examens. L'agrément peut être retiré ou suspendu si les conditions d'agrément ne sont plus remplies.

4.2.2.2. Les autorités compétentes ne prolongent pas au-delà de la date limite indiquée la durée de validité du signe distinctif sur le permis de conduire ou retirent la carte spécifique attestant de la possession d'un certificat d'aptitude professionnelle du conducteur lorsque le titulaire ne répond plus aux conditions prévues pour la délivrance de ce certificat, notamment lorsqu'il n'a pas suivi dans les délais prévus la formation continue prévue à l'Article 2.2. b) du Chapitre III de la Charte.

### 4.3. Sanctions pour des infractions aux dispositions concernant les entreprises

4.3.1. Les pays Membres s'assurent que les autorités compétentes retirent aux entreprises les autorisations CEMT qui leur ont été allouées, si elles constatent qu'il n'est plus satisfait aux dispositions du Chapitre II de la Charte. Si approprié, d'autres sanctions sont également susceptibles d'être appliquées par rapport aux dispositions concernant les entreprises, notamment la suspension de l'autorisation d'exercer la profession de transporteur international par route, le retrait de cette autorisation et une déclaration d'inaptitude de la personne désignée comme assurant la gestion effective et permanente des activités de transport des entreprises de transport par route et répondant aux exigences en matière d'honorabilité et de capacité professionnelle.

4.3.2. Lorsqu'une autorité compétente constate qu'une entreprise risque de ne plus remplir l'une des exigences prévues pour exercer la profession de transporteur routier international, elle en informe ladite entreprise. Lorsqu'elle constate qu'une ou plusieurs de ces exigences ne sont plus remplies, elle peut accorder l'un des délais suivants à l'entreprise pour lui permettre de régulariser sa situation :

- un délai ne dépassant pas six mois, prorogeable de trois mois en cas de décès ou d'incapacité physique du gestionnaire de transport, en vue du recrutement d'un remplaçant pour le gestionnaire de transport si celui-ci ne remplit plus les exigences d'honorabilité ou de capacité professionnelle ;

- un délai ne dépassant pas six mois lorsque l'entreprise doit régulariser sa situation en démontrant qu'elle est établie de façon stable et effective ;

- un délai ne dépassant pas six mois si l'exigence de capacité financière n'est pas remplie, afin de démontrer que cette exigence est de nouveau remplie de manière durable.

## Chapitre V – Mise en œuvre des dispositions de la Charte

1. La Charte de qualité entre en vigueur le 1er janvier 2016. Les dispositions contenues dans les chapitres I à IV sont applicables à l'ensemble des opérations de transport routier international de marchandises effectuées sous le couvert d'autorisations CEMT à compter du 1er janvier 2018.

2. Chaque pays Membre participant au système du contingent multilatéral CEMT adresse au Secrétariat du FIT, le 1er mars 2018 au plus tard, une déclaration officielle et un rapport suivant le modèle convenu pour rendre compte de la manière dont il applique les dispositions de la Charte.

3. Dans ce rapport, qu'il remet dans l'une des langues officielles de l'Organisation, le pays Membre doit préciser en particulier les dispositions de son droit interne qui ne sont pas identiques à celles recommandées par la Charte et dont il souhaite qu'elles soient reconnues comme équivalentes par le Groupe sur les transports routiers. Pour être considérées comme équivalentes, ces dispositions doivent être aussi contraignantes que celles de la Charte et produire des résultats similaires.

4. Toute demande de reconnaissance de conformité au regard de la Charte de qualité, y compris d'évaluation de l'équivalence, ou tout différend opposant deux pays Membres ou plus au sujet de l'interprétation ou de l'application de la Charte fera l'objet d'un examen selon les règles de procédure définies par le Groupe sur les transports routiers et telles qu'énoncées dans l'appendice 1 de la présente charte.

5. Par la suite, chaque pays Membre est tenu d'informer le Secrétariat du moindre changement intervenant dans l'application des dispositions de la Charte. Les rapports dont le Secrétariat du FIT est saisi à cet effet déclenchent la procédure d'examen définie à l'article 4 du présent chapitre et sont mis en ligne par le Secrétariat sur le site internet protégé du FIT dédié au contingent multilatéral CEMT.

6. Seul le Groupe sur les transports routiers est habilité, conformément aux règles de procédure fixées à cet égard, à instruire les requêtes que les pays Membres adressent au sujet de la mise en œuvre de la Charte de qualité et à évaluer si les dispositions adoptées par des pays Membres sont conformes ou équivalentes aux prescriptions de la Charte. Lorsqu'il examine ces requêtes, le Groupe sur les transports routiers peut utiliser tous les moyens qui sont à sa disposition, notamment créer une structure appropriée pour instruire ces demandes.

Les seuls Membres autorisés à participer à la prise de décision sont ceux qui ne font pas l'objet d'une évaluation en cours ou qui n'ont pas présenté de plainte.

7. Après que le présent accord a été en vigueur pendant trois ans, ou si la nécessité se fait sentir, le Groupe sur les transports routiers examine l'application des articles 1 à 6 du présent chapitre ou des règles de procédure (appendice 1) et peut décider de corriger toute lacune qui pourraient être constatée dans les procédures prévues dans les présentes dispositions ou décrites à l'appendice 1.

8 À l'issue de cette période de trois ans, gardant à l'esprit que la finalité de la présente Charte est d'atteindre un transport routier de haute qualité en Europe et d'instaurer des conditions plus homogènes pour une plus grande ouverture des marchés internationaux, le Groupe des transports routiers mène également à bien les tâches suivantes :

- évaluer l'étendue de la mise en œuvre de la Charte ;
- évaluer l'étendue d'éventuels mécanismes d'incitation aux fins du développement du contingent CEMT ;
- évaluer les contraintes juridiques susceptibles de faire obstacle au contrôle de l'application et à l'incitation ;
- examiner la possibilité d'obtenir la levée des réserves et restrictions, ainsi que la procédure à suivre à cet effet, en tenant compte de l'étendue de la mise en œuvre de la présente charte par les pays Membres.

9. Les dispositions de la Charte de qualité peuvent être modifiées à tout moment par le Groupe sur les transports routiers notamment afin de rendre compte de l'évolution des réglementations existant au niveau international dans les domaines couverts par la Charte. Ces modifications entrent en vigueur à la date fixée par le Groupe sur les transports routiers.

10. La Charte de qualité a la même valeur et durée que le Manuel d'utilisation du contingent CEMT.

## ANNEXE 1 : CONNAISSANCES REQUISES POUR JUSTIFIER DE LA CAPACITE PROFESSIONNELLE DE L'ENTREPRISE

**(Chapitre II, Article 4.2.b)**

Les connaissances à prendre en considération pour la constatation officielle de la capacité professionnelle par les pays Membres portent au moins sur les matières figurant dans la présente liste. Dans ces matières, les candidats transporteurs doivent atteindre le niveau de connaissances et d'aptitudes pratiques nécessaire pour assurer la gestion d'une entreprise de transport. Toute autre liste de connaissances considérées comme un minimum pour la reconnaissance officielle de la capacité professionnelle, peut être acceptable si elle est reconnue comme équivalente par le Groupe sur les Transports Routiers conformément aux règles de procédure établies par ce Groupe.

Le niveau minimal des connaissances, tel qu'indiqué ci-dessous, ne peut pas être inférieur au niveau de connaissance atteint lors de la scolarité obligatoire complétée soit par une formation professionnelle et une formation technique complémentaire, soit par une formation technique scolaire ou autre, de niveau secondaire.

### A. Éléments de droit civil

devrait en ce qui concerne le transport de marchandises par route :

1. connaître les principaux types de contrats en usage dans les activités de transport par route ainsi que les droits et obligations qui en découlent ;
2. être capable de négocier un contrat de transport légalement valide, notamment en ce qui concerne les conditions de transport ;
3. pouvoir analyser une réclamation de son commettant concernant des indemnités pour pertes ou avaries survenues à la marchandise en cours de transport ou pour un retard de livraison, et comprendre les effets de cette réclamation sur sa responsabilité contractuelle ;
4. connaître les règles et obligations découlant de la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).

### B. Éléments de droit commercial

Le candidat devrait en ce qui concerne le transport de marchandises par route :

1. connaître les conditions et formalités prévues pour exercer le commerce, les obligations générales qui incombent aux transporteurs (immatriculation, livres de commerce, etc.), et les conséquences de la faillite ;
2. avoir des connaissances appropriées des diverses formes de sociétés commerciales ainsi que de leurs règles de constitution et de fonctionnement.

### C. Éléments de droit social

Le candidat en ce qui concerne le transport de marchandises par route, devrait connaître :

1. le rôle et le fonctionnement des différentes institutions sociales intervenant dans le secteur du transport par route (syndicats, comités d'entreprises, délégués du personnel, inspecteurs du travail, etc.) ;
2. les obligations des employeurs en matière de sécurité sociale ;
3. les règles applicables aux contrats de travail relatifs aux différentes catégories de travailleurs des entreprises de transport par route (forme des contrats, obligations des parties, conditions et durée du travail, congés payés, rémunération, rupture du contrat, etc.) ;
4. les règles applicables en matière de temps de conduite, de temps de repos et de temps de travail ;
5. les règles applicables en matière de qualification initiale et de formation continue des conducteurs.

## D. Éléments de droit fiscal

Le candidat, en ce qui concerne le transport de marchandises par route, devrait connaître les règles relatives:

1. à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sur les services de transport ;
2. à la taxe de circulation des véhicules ;
3. aux taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi qu'aux péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures;
4. aux impôts sur le revenu.

## E. Gestion commerciale et financière de l'entreprise

Le candidat devrait, en ce qui concerne le transport de marchandises par route :

1. connaître les dispositions légales et pratiques concernant l'utilisation des chèques, des lettres de change, des billets à ordre, des cartes de crédit et des autres moyens ou méthodes de paiement ;
2. connaître les différentes formes de crédits (bancaires, documentaires, cautionnement, hypothèques, crédit-bail, location, affacturage, etc.), ainsi que les charges et les obligations qui en découlent ;
3. savoir ce qu'est un bilan, comment il se présente et pouvoir l'interpréter ;
4. pouvoir lire et interpréter un compte de résultat ;
5. pouvoir analyser la situation financière et la rentabilité de l'entreprise, notamment sur la base de ratios financiers ;
6. pouvoir élaborer un budget ;
7. connaître les différents éléments du prix de revient de son entreprise (coûts fixes, coûts variables, fonds d'exploitation, amortissements, etc.) et pouvoir calculer les coûts par véhicule, au kilomètre, au voyage ou à la tonne ;
8. pouvoir réaliser un organigramme relatif à l'ensemble du personnel de l'entreprise et organiser des plans de travail, etc. ;
9. connaître les principes du marketing, de la publicité, des relations publiques, y compris de la promotion des ventes des services de transport et de l'élaboration de fichiers clients, etc. ;
10. connaître les différents types d'assurances propres aux transports par route (assurances de responsabilité, assurances dommages accidentels/sur la vie, assurances dommages, assurances des bagages), ainsi que les garanties et les obligations qui en découlent ;
11. connaître les applications télématiques dans le domaine du transport par route.
12. pouvoir appliquer les règles relatives à la facturation des services de transport de marchandises par route, et connaître la signification et les effets des Incoterms ;
13. connaître les différentes catégories d'auxiliaires de transport, leur rôle, leurs fonctions et, s'il y a lieu, leur statut.

## F. Accès au marché

Le candidat, en ce qui concerne le transport de marchandises par route, devrait connaître :

1. les réglementations professionnelles régissant les transports par route pour le compte de tiers, la location de véhicules industriels et la sous-traitance, et notamment les règles relatives à l'organisation officielle de la profession, à son accès, aux autorisations pour les transports internationaux par route, aux contrôles et aux sanctions ;
2. les réglementations relatives à la création d'une entreprise de transport par route ;
3. les différents documents requis pour l'exécution des services de transport par route et pouvoir mettre en place des procédés de vérification pour assurer la présence, tant dans l'entreprise qu'à bord des véhicules, des documents conformes se rapportant à chaque transport effectué, notamment les documents relatifs au véhicule, au chauffeur, à la marchandise ou aux bagages ;
4. les règles relatives à l'organisation du marché des transports de marchandises par route, aux bureaux de fret, et à la logistique ;

5. les formalités lors du passage des frontières, le rôle et la portée des documents T et des carnets TIR, ainsi que les obligations et responsabilités qui découlent de leur utilisation ;
6. Les dispositions contenues dans le Manuel à l'usage des fonctionnaires et des transporteurs utilisant le contingent multilatéral CEMT ainsi que dans la Charte de qualité applicable aux transports routiers internationaux de marchandises effectués dans le cadre du contingent multilatéral CEMT.

### G. Normes et exploitation techniques

Le candidat devrait, en ce qui concerne le transport de marchandises par route :

1. connaître les règles relatives aux poids et aux dimensions de véhicules dans les États membres, ainsi que les procédures à suivre en cas de chargements exceptionnels dérogeant à ces règles ;
2. pouvoir choisir, en fonction des besoins de l'entreprise, les véhicules ainsi que leurs éléments (châssis, moteurs, organes de transmission, systèmes de freinage, etc.) ;
3. connaître les formalités relatives à la réception par type, à l'immatriculation et au contrôle technique de ces véhicules ;
4. connaître les dispositions spécifiques concernant les différents types de véhicules susceptibles d'être utilisés dans le cadre du contingent CEMT ;
5. mesurer quelles mesures il convient de prendre pour réduire le bruit, et lutter contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur;
6. pouvoir établir des plans d'entretien périodique des véhicules et de leur équipement ;
7. connaître les différents types d'engins de manutention et de chargement (hayons, conteneurs, palettes, etc.) et pouvoir mettre en place des procédés et donner des consignes concernant le chargement et le déchargement des marchandises (répartition de la charge, gerbage, arrimage, calage, etc.) ;
8. connaître les différentes techniques du transport combiné par ferroutage ou transroulage ;
9. pouvoir mettre en œuvre les procédures visant au respect des règles relatives au transport de marchandises dangereuses et de déchets ;
10. pouvoir mettre en œuvre les procédures visant au respect des règles relatives au transport de denrées périssables, notamment celles qui découlent de l'accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) ;
11. pouvoir mettre en œuvre les procédures visant au respect des réglementations relatives au transport des animaux vivants.

### H. Sécurité routière

Le candidat devrait, en ce qui concerne le transport de marchandises par route:

1. connaître les qualifications requises pour les conducteurs (permis de conduire, certificats médicaux, attestations de capacité, etc.) ;
2. pouvoir prendre les mesures nécessaires pour veiller au respect par les conducteurs des règles, des interdictions et des restrictions en matière de circulation en vigueur dans les différents États membres (limitations de vitesse, priorités, arrêt et stationnement, emploi des feux, signalisation routière, etc.) ;
3. pouvoir élaborer des consignes destinées aux conducteurs pour vérifier le respect des normes de sécurité relatives à l'état des véhicules, de leur équipement et de leur chargement et concernant les mesures préventives qu'il convient de prendre ;
4. pouvoir instituer des procédures à suivre en cas d'accident et mettre en œuvre des procédures appropriées pour éviter la répétition d'accidents ou d'infractions routières graves;
5. pouvoir mettre en œuvre les procédures pour un arrimage sans risque des marchandises et connaître les techniques correspondantes.

## ANNEXE 2 : ORGANISATION DE L'EXAMEN PERMETTANT DE JUSTIFIER DE LA CAPACITE PROFESSIONNELLE

**(Chapitre II, Article 4.3.a)**

Afin que le transport international de marchandises par route obéisse à des règles aussi harmonisées que possible au niveau de l'ensemble du continent européen, les dispositions concernant les modalités de l'examen permettant de justifier de la capacité professionnelle, sont les suivantes ÷

1. Les pays Membres devraient organiser un examen écrit obligatoire qu'ils peuvent compléter par un examen oral facultatif pour vérifier si les candidats transporteurs routiers possèdent le niveau de connaissances requis dans les matières figurant à titre de recommandations dans l'Annexe 1 et, en particulier, la capacité à utiliser les outils et les techniques correspondant à ces matières et à accomplir les tâches d'exécution et de coordination prévues.

   a) L'examen écrit obligatoire devrait comporter deux épreuves, à savoir:

      i) des questions écrites sous la forme soit d'un questionnaire à choix multiple (quatre réponses possibles), soit d'un questionnaire à réponses directes, soit d'une combinaison des deux systèmes ;
      ii) des exercices écrits/études de cas.

      La durée minimale de chaque épreuve devrait être de deux heures.

   b) Si un examen oral est organisé, les pays Membres peuvent subordonner la participation à cet examen à la réussite de l'examen écrit.

2. Si les pays Membres organisent également un examen oral, ils devraient prévoir, pour chacune des trois épreuves, une pondération des points qui ne peut être ni inférieure à 25 % ni supérieure à 40 % du total des points à attribuer.
   Si les pays Membres organisent seulement un examen écrit, ils devraient prévoir, pour chaque épreuve, une pondération des points qui ne peut être ni inférieure à 40 % ni supérieure à 60 % du total des points à attribuer.

3. Pour l'ensemble des épreuves, les candidats doivent obtenir une moyenne de 60 % au moins du total des points à attribuer, le total des points obtenus dans chaque épreuve ne pouvant être inférieur à 50 % des points possibles. Un pays Membre peut, pour une seule épreuve, ramener ce pourcentage de 50 % à 40 %.

D'autres modalités d'examen sont acceptables si elles sont reconnues comme équivalentes par le Groupe sur les Transports Routiers conformément aux règles de procédure établies par ce Groupe.

## ANNEXE 3 : MODELE D'ATTESTATION DE CAPACITE PROFESSIONNELLE

**(Chapitre II, Article 4.4)**

Afin que le transport international de marchandises par route obéisse à des règles aussi harmonisées que possible au niveau de l'ensemble du continent européen

1) **Les dispositions concernant le modèle d'attestation de capacité professionnelle** sont les suivantes :

(Papier beige, format A4)

(Texte libellé dans la, les ou une des langues officielles du pays Membre qui délivre l'attestation)

Signe distinctif du pays Membre concerné

Dénomination de l'autorité ou ou de l'instance accréditée[(1)]

ATTESTATION DE CAPACITÉ PROFESSIONNELLE AU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE

N°……

Nous..... …….…

Certifions que [(2)] ……...…….

né(e) le ..... à……...…… . .

a subi avec succès les épreuves de l'examen (année: .....; session: .....)[(3)] requis pour l'obtention de l'attestation de capacité professionnelle au transport de marchandises par route' conformément aux dispositions de la Charte de qualité applicable aux transports internationaux par route effectués dans le cadre du contingent multilatéral CEMT.

La présente attestation constitue la preuve suffisante de la capacité professionnelle visée à l'article 4 chapitre II de la Charte de qualité.

Fait à .....…. , le……...……... [(4)]

---

(1) Autorité ou instance préalablement désignée à cet effet par chaque pays Membre participant au système du contingent multilatéral CEMT pour délivrer la présente attestation.
(2) Nom et prénom; lieu et date de naissance.
(3) Identification de l'examen.
(4) Cachet et signature de l'autorité ou de l'instance accréditée qui délivre l'attestation.

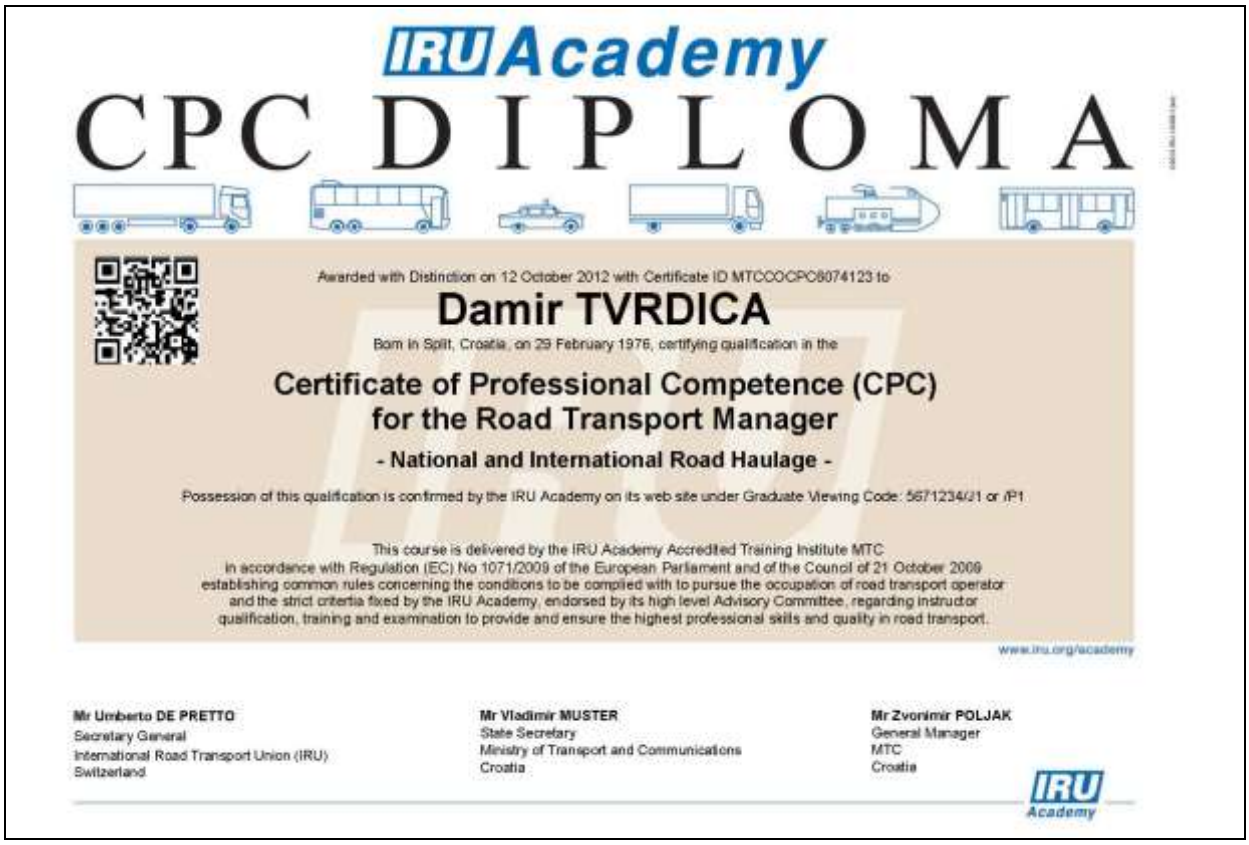
**Éléments de sécurité de l'attestation de capacité professionnelle**

L'attestation doit comporter au moins deux des éléments de sécurité suivants :

- un hologramme,
- des fibres spéciales dans le papier, qui deviennent visibles sous exposition aux UV,
- au moins une ligne en micro-impression (visible uniquement à la loupe et ne pouvant être reproduite par photocopie),
- des caractères, symboles ou motifs tactiles,
- une double numérotation: le numéro de série et le numéro de délivrance,
- un fond de sécurité constitué d'un motif guilloché fin et d'une impression irisée.

Le Secrétariat du FIT mettra en ligne les différents modèles nationaux d'attestation sur le site internet du FIT dédié au contingent multilatéral CEMT.

2) Les attestations de capacité professionnelle délivrées selon les normes définies par l'Académie IRU sont également considérées comme satisfaisant aux exigences requises par la Charte de Qualité si elles sont contresignées par les autorités nationales des pays membres de la CEMT-compétentes dans ce domaine. Le modèle actuellement délivré par l'Académie IRU est reproduit ci-après :


IRU Academy
CPC DIPLOMA
Awarded with Distinction on 12 October 2012 with Certificate ID MTCCOCPC8074123 to
Damir TVRDICA
Born in Split, Croatia, on 29 February 1976, certifying qualification in the
Certificate of Professional Competence (CPC)
for the Road Transport Manager
- National and International Road Haulage -
Possession of this qualification is confirmed by the IRU Academy on its web site under Graduate Viewing Code: 5671234/21 or /P1
This course is delivered by the IRU Academy Accredited Training Institute MTC
in accordance with Regulation (EC) No 1071/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009
establishing common rules concerning the conditions to be complied with to pursue the occupation of road transport operator
and the strict criteria fixed by the IRU Academy, endorsed by its high level Advisory Committee, regarding instructor
qualification, training and examination to provide and ensure the highest professional skills and quality in road transport.
www.iru.org/academy
Mr Umberto DE PRETTO
Secretary General
International Road Transport Union (IRU)
Switzerland
Mr Vladimir MUSTER
State Secretary
Ministry of Transport and Communications
Croatia
Mr Zvonimir POLJAK
General Manager
MTC
Croatia
IRU Academy

3) Tout autre modèle d'attestation de capacité professionnelle peut être acceptable s'il est reconnu comme équivalent par le Groupe sur les Transports Routiers conformément aux règles de procédure établies par ce Groupe.

## ANNEXE 4 : EXIGENCES MINIMALES POUR LA QUALIFICATION ET LA FORMATION DES CONDUCTEURS ET AGREMENT DES CENTRES DE FORMATION

**(Chapitre III, Articles 2.2. et 2.4.)**

Afin que le transport international de marchandises par route obéisse à des règles aussi harmonisées que possible au niveau de l'ensemble du continent européen, les exigences minimales pour la qualification et la formation des conducteurs sont celles édictées ci-après. Tout autre contenu pour cette qualification ou cette formation peut être acceptable s'il est considéré comme équivalent par le Groupe sur les Transports Routiers conformément aux règles de procédure établies par ce Groupe.

### Section 1: Liste des matières

Les connaissances à prendre en considération pour la constatation de la qualification initiale et de la formation continue du conducteur par les États membres devraient porter au moins sur les matières visées dans la présente liste.

Les candidats conducteurs doivent atteindre le niveau de connaissances et d'aptitudes pratiques nécessaire pour conduire en toute sécurité les véhicules de la catégorie de permis concernée. Le niveau minimal des connaissances ne peut être inférieur au niveau atteint lors de la scolarité obligatoire, complétée par une formation professionnelle.

1. *Perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur les règles de sécurité*

1.1. Objectif : connaître les caractéristiques de la chaîne cinématique pour en optimiser l'utilisation
➔ courbes de couples, de puissance et de consommation spécifique d'un moteur, zone d'utilisation optimale du compte-tours, diagrammes de recouvrement de rapports de boîtes de vitesse.
1.2. Objectif : connaître les caractéristiques techniques et le fonctionnement des organes de sécurité afin de maîtriser le véhicule, d'en minimiser l'usure et de prévenir les dysfonctionnements
➔ spécificités du circuit de freinage oléo-pneumatique, limites d'utilisation des freins et des ralentisseurs, utilisation combinée freins et ralentisseur, recherche du meilleur compromis vitesse et rapport de boîte, utilisation de l'inertie du véhicule, utilisation des moyens de ralentissement et de freinage lors des descentes, attitude à adopter en cas de défaillance.
1.3. Objectif : pouvoir optimiser la consommation de carburant
➔ optimalisation de la consommation de carburant à travers l'application du savoir-faire des points 1.1 et 1.2.
1.4. Objectif : être capable d'assurer un chargement en respectant les consignes de sécurité et la bonne utilisation du véhicule
➔ forces s'appliquant aux véhicules en mouvement, utilisation des rapports de boîte de vitesses en fonction de la charge du véhicule et du profil de la route, calcul de la charge utile d'un véhicule ou d'un ensemble, calcul du volume utile, répartition du chargement, conséquences de la surcharge à l'essieu, stabilité du véhicule et centre de gravité, types d'emballage et supports de charge ;
➔ principales catégories de marchandises nécessitant un arrimage, techniques de calage et d'arrimage, utilisation de sangles d'arrimage, vérification des dispositifs d'arrimage, utilisation des moyens de manutention, bâchage et débâchage.

2. *Application des réglementations*

2.1. Objectif : connaître l'environnement social du transport routier et sa réglementation
➔ dispositions relatives aux temps de conduite et de repos; sanctions en cas de non-utilisation, de mauvaise utilisation ou de falsification du chronotachygraphe ; connaissance de l'environnement social du transport routier: droits et obligations des conducteurs en matière de qualification initiale et de formation continue.

2.2. Objectif : connaître la réglementation relative au transport de marchandises
➔ titres d'exploitation transport, obligations résultant des contrats-types de transport de marchandises, rédaction des documents matérialisant le contrat de transport, autorisations de transport international, obligations résultant de la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, rédaction de la lettre de voiture internationale, franchissement des frontières, commissionnaires de transport, documents particuliers d'accompagnement de la marchandise.

3. *Santé, sécurité routière et sécurité environnementale, service, logistique*

3.1. Objectif : être sensibilisé aux risques de la route et aux accidents du travail
➔ typologie des accidents du travail dans le secteur du transport, statistiques des accidents de la circulation, implication des poids lourds, conséquences humaines, matérielles, financières.
3.2. Objectif : être capable de prévenir la criminalité et le trafic de clandestins
➔ information générale, implications pour les conducteurs, mesures de prévention, liste de vérifications, législation relative à la responsabilité des transporteurs;
3.3. Objectif : être capable de prévenir les risques physiques
➔ principes ergonomiques: gestes et postures à risques, condition physique, exercices de manutention, protections individuelles.
3.4. Objectif : être conscient de l'importance de l'aptitude physique et mentale
➔ principes d'une alimentation saine et équilibrée, effets de l'alcool, des médicaments ou de toute substance susceptible de modifier le comportement, symptômes, causes, effets de la fatigue et du stress, rôle fondamental du cycle
de base activité/repos.
3.5. Objectif : être apte à évaluer des situations d'urgence
➔ comportement en situation d'urgence: évaluer la situation, éviter le sur-accident, prévenir les secours, secourir les blessés et appliquer les premiers soins, réagir en cas d'incendie, évacuer les occupants du poids lourd, réagir en cas d'agression; principes de base de la rédaction du constat amiable.
3.6. Objectif : pouvoir adopter des comportements contribuant à la valorisation de l'image de marque d'une entreprise
➔ attitudes du conducteur et image de marque: importance pour l'entreprise de la qualité de prestation du conducteur, différents rôles du conducteur, différents interlocuteurs du conducteur, entretien du véhicule, organisation du travail, conséquences d'un litige sur le plan commercial et financier.
3.7. Objectif : connaître l'environnement économique du transport routier de marchandises et l'organisation du marché
➔ transports routiers par rapport aux autres modes de transport (concurrence, chargeurs), différentes activités du transport routier (transports pour compte d'autrui, compte propre, activités auxiliaires du transport), organisation des principaux types d'entreprises de transports ou des activités auxiliaires du transport, différentes spécialisations du transport (citerne, température dirigée, etc.), évolutions du secteur (diversifications des prestations offertes, railroute, sous-traitance, etc.).

**Section 2: Qualification initiale obligatoire, prévue au Chapitre III, Article 2.2.**

2.1. *Option combinant fréquentation des cours et examen*

La qualification initiale devrait comporter l'enseignement de toutes les matières figurant dans la liste reproduite dans la section 1. La durée de cette qualification initiale devrait être de deux cent quatre-vingt heures (cent quarante heures en cas de qualification initiale accélérée).

Chaque candidat conducteur devrait–effectuer au moins vingt heures de conduite individuelle (dix heures en cas de qualification initiale accélérée) dans un véhicule de la catégorie concernée, répondant au minimum aux critères applicables aux véhicules d'examen.

Durant la conduite individuelle, le candidat conducteur doit être accompagné d'un instructeur, employé par un centre de formation agréé. Chaque conducteur peut effectuer huit heures au maximum des vingt

heures de conduite individuelle (quatre heures au maximum des dix heures de conduite individuelle en cas de qualification initiale accélérée) sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme afin d'évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne la maîtrise du véhicule liée aux différents états de la chaussée ainsi qu'à leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit.

À l'issue de cette formation, les autorités compétentes des pays Membres ou l'entité désignée par elles soumettent le conducteur à un examen écrit ou oral. Cet examen devrait comporter au minimum une question par objectif visé dans la liste des matières figurant à la section 1.

2.2. *Option comportant des examens*

Les autorités compétentes des pays Membres ou l'entité désignée par elles devraient organiser les examens, théorique et pratique, visés ci-dessous pour vérifier si les candidats conducteurs possèdent le niveau des connaissances requis à la section 1 concernant les objectifs et les matières y indiqués.

a) L'examen théorique devrait être constitué d'au moins deux épreuves:

i) des questions comportant soit des questions à choix multiple, soit des questions à réponse directe, soit une combinaison des deux systèmes;

ii) des études de cas.

La durée minimale de l'examen théorique devrait être de quatre heures.

b) L'examen pratique devrait être constitué de deux épreuves:

i) une épreuve de conduite destinée à évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur des règles de sécurité. Cette épreuve devrait avoir ~~a~~ lieu, si possible, sur des routes situées en dehors des agglomérations, sur des voies rapides et sur des autoroutes (ou similaires), ainsi que sur tous les types de voies urbaines, celles-ci devant présenter les divers types de difficultés qu'un conducteur est susceptible de rencontrer. Il est souhaitable que cette épreuve puisse se dérouler dans diverses conditions de densité du trafic. Le temps de conduite sur route devrait être utilisé de manière optimale afin d'évaluer le candidat dans toutes les zones de circulation susceptibles d'être rencontrées. La durée minimale de cette épreuve devrait être de quatre-vingt-dix minutes;

ii) une épreuve pratique portant au moins sur les points 1.4, 3.2, 3.3 et 3.5.
La durée minimale de cette épreuve devrait être de trente minutes.

Les véhicules utilisés lors des examens pratiques répondent au minimum aux critères applicables aux véhicules d'examen.

L'examen pratique peut être complété par une troisième épreuve se déroulant sur un terrain spécial ou dans un simulateur haut de gamme afin d'évaluer le perfectionnement à la conduite rationnelle axé sur des règles de sécurité, notamment en ce qui concerne la maîtrise du véhicule liée aux différents états de la chaussée ainsi qu'à leurs variations avec les conditions atmosphériques, l'heure du jour ou de la nuit.

La durée de cette épreuve optionnelle n'est pas fixée. Au cas où le conducteur passerait cette épreuve, sa durée pourrait être déduite de la durée de quatre-vingt-dix minutes de l'épreuve de conduite visée au point i), cette déduction ne pouvant pas dépasser un maximum de trente minutes.

**Section 3: Formation continue obligatoire prévue au Chapitre III, Article 2.2.**

Des cours de formation continue obligatoire devraient être organisés par un centre de formation agréé. Leur durée devrait être de trente cinq heures tous les cinq ans, dispensée par périodes de sept heures au minimum. Ces cours peuvent être dispensés partiellement en recourant à des simulateurs haut de gamme.

**Section 4: Agrément des centres de formation prévu au Chapitre III, Articles 2.3 et 2.4.**

Les centres de formation intervenant dans la qualification initiale et la formation continue doivent être agréés par les autorités compétentes des pays Membres. Cet agrément ne peut être accordé que sur demande écrite. La demande doit être accompagnée de documents comportant :

- un programme de qualification et de formation adéquat précisant les matières enseignées et indiquant le plan d'exécution et les méthodes d'enseignement envisagées ;
- les qualifications et domaines d'activité des enseignants ;
- des informations sur les locaux où les cours ont lieu, sur les matériaux pédagogiques, sur les moyens mis à disposition pour les travaux pratiques, sur le parc de véhicules utilisés ;
- les conditions de participation aux cours (le nombre de participants).

L'autorité compétente doit accorder l'agrément par écrit et sous réserve des conditions suivantes :

- la formation doit être dispensée conformément aux documents accompagnant la demande ;
- l'autorité compétente doit être habilitée à envoyer des personnes autorisées pour assister aux cours de formation, et à contrôler ces centres concernant les moyens mis en œuvre et le bon déroulement des formations et des examens ;
- l'agrément peut être retiré ou suspendu si les conditions d'agrément ne sont plus remplies.

Le centre agréé doit garantir que les instructeurs connaissent bien les réglementations et prescriptions de formation les plus récentes. Dans le cadre d'une procédure de sélection spécifique, les instructeurs doivent attester de connaissances didactiques et pédagogiques. En ce qui concerne la partie pratique de la formation, les instructeurs doivent attester d'une expérience en tant que conducteurs professionnels ou d'une expérience de conduite analogue, telle que celle d'enseignants à la conduite automobile des véhicules lourds.

Le programme d'enseignement doit être établi conformément à l'agrément et doit couvrir les matières visées à la section 1.

## ANNEXE 5 : CARTE DE QUALIFICATION DE CONDUCTEUR CARACTERISTIQUES ET MODELE

**(Chapitre III, Article 2.6.)**

Pour certifier la possession d'un Certificat d'Aptitude Professionnelle (CAP), les autorités compétentes des Etats membres, ou l'organisme dûment agréé par ces autorités, peuvent soit apposer un signe distinctif directement sur le permis de conduire, soit établir une carte spécifique de qualification du conducteur. Le modèle de cette carte pourrait être au choix :

- le modèle en vigueur au sein de l'Union européenne ;
- un modèle spécifique CEMT dont les caractéristiques seraient proches de celles du modèle de l'UE (voir ci-après, point A) ;
- le certificat CPC délivré par l'Académie IRU (voir ci-après point B).

### A. Modèle de carte CEMT de qualification de conducteur

Afin que le transport international de marchandises par route obéisse à des règles aussi harmonisées que possible au niveau de l'ensemble du continent européen, les dispositions concernant la carte de qualification de conducteur susceptible d'être utilisée dans le cadre du contingent CEMT sont celles spécifiées ci-après. Tout autre modèle peut être acceptable s'il est reconnu comme équivalent par le Groupe sur les Transports Routiers conformément aux règles de procédure établies par ce Groupe.

### 1. Caractéristiques de la carte

**1.1. Les caractéristiques physiques de la carte** sont conformes aux normes ISO 7810 et ISO 7816-1.

Les méthodes de vérification des caractéristiques physiques des cartes destinées à assurer leur conformité avec les normes internationales sont conformes à la norme ISO 10373.

**1.2. La carte comporte deux faces**

*La face 1 contient:*

a) l'intitulé «carte de qualification de conducteur» imprimée en gros caractères dans la ou les langues du pays Membre délivrant la carte ;
b) le nom du pays Membre délivrant la carte (mention facultative) ;
c) le signe distinctif du pays Membre délivrant la carte, imprimé en négatif dans un rectangle bleu ;
d) les informations spécifiques à la carte, numérotées comme suit :

1. le nom du titulaire ;
2. le prénom du titulaire ;
3. la date et le lieu de naissance du titulaire ;
4. (a) la date de délivrance ;
   (b) la date d'expiration ;
   (c) la désignation de l'autorité qui délivre la carte (peut être imprimé sur la face 2)
   (d) un numéro autre que le numéro du permis de conduire, utile à la gestion de la carte de qualification et de formation de conducteur (mention facultative) ;
5. (a) le numéro du permis de conduire ;
   (b) le numéro de série ;
6. la photo du titulaire ;
7. la signature du titulaire ;
8. le domicile ou l'adresse postale du titulaire (mention facultative) ;

e) la couleur de référence:
— bleu

*La face 2 contient:*

a) 9. les (sous-)catégories de véhicules pour lesquelles le conducteur répond aux obligations de qualification initiale et de formation continue;
10. un espace réservé pour l'inscription éventuelle par l'État membre qui délivre la carte des mentions indispensables à sa gestion ou relatives à la sécurité routière (mention facultative).

b) Une explication des rubriques numérotées apparaissant sur les faces 1 et 2 de la carte (au moins les rubriques 1, 2, 3, 4(a), 4(b), 4(c), 5(a) et 5(b)).

**1.3. Sécurité, y compris la protection des données**

Les différents éléments constitutifs de la carte visent à exclure toute falsification ou manipulation et à détecter toute tentative de ce type.

Le pays Membre veille à ce que le niveau de sécurité de la carte soit au moins comparable au niveau de sécurité du permis de conduire.

**1.4. Dispositions particulières**

Les pays Membres peuvent ajouter des couleurs ou des marquages, tels que code à barres, symboles nationaux et éléments de sécurité, sans préjudice des autres dispositions de la présente annexe.

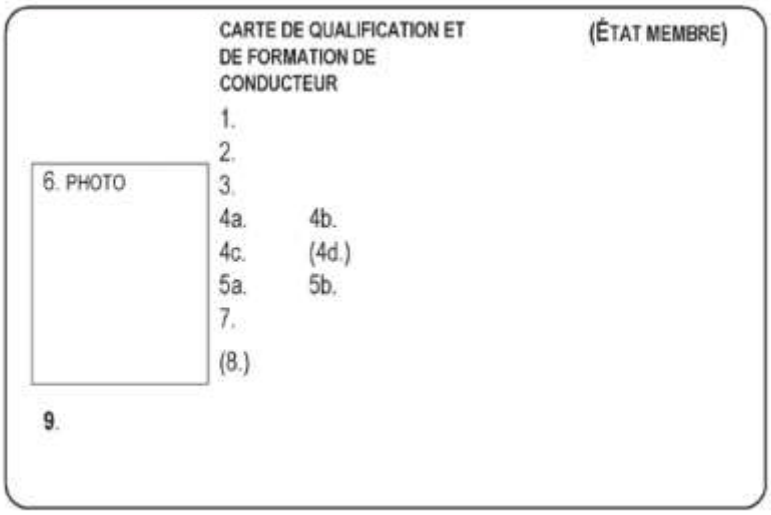
Dans le cadre de la reconnaissance mutuelle des cartes, le code à barres ne peut pas contenir d'informations autres que celles qui figurent déjà de façon lisible sur la carte de qualification de conducteur ou qui sont indispensables pour le processus de délivrance de la carte.

Le Secrétariat du FIT mettra en ligne les différents modèles nationaux de carte de qualification sur le site internet du FIT dédié au contingent multilatéral CEMT

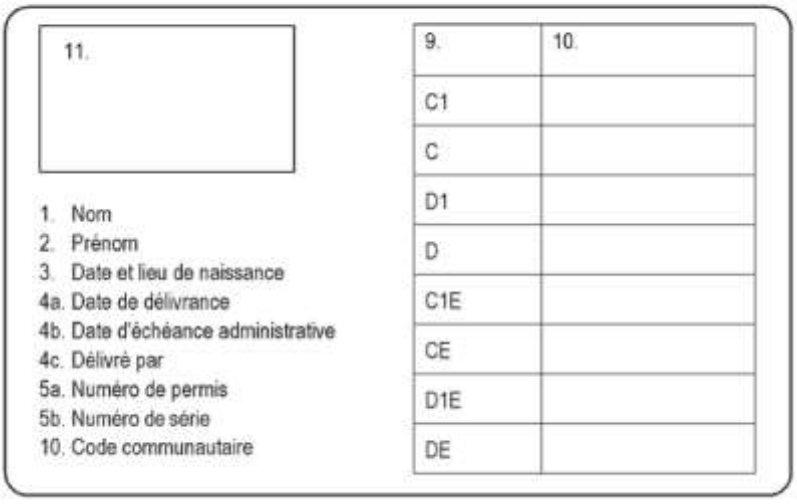
**2. Modèle de carte**

Le modèle de carte devrait être aussi proche que possible de celui figurant dans l'Annexe II de la Directive 2003/59/CE reproduit ci-après :

*Face 1*




*Face 2*




**B. Certificat CPC délivré par l'Académie IRU**

Les modèles actuellement délivrés par l'Académie IRU sont reproduits ci-après. Ces certificats s'ils sont contresignés par les autorités nationales des pays membres de la CEMT compétentes dans ce domaine, devraient être acceptés par les autorités compétentes des pays Membres comme document justifiant de la qualification du conducteur conformément aux dispositions de la Charte de Qualité :

IRU Academy

# CPC CERTIFICATE

Awarded with distinction on 12 October 2012 with Certificate ID DTCCOCPD73741234 to

## Damir TVRDICA

Born in Split, Croatia, on 29 February 1976, certifying qualification in the

**Certificate of Professional Competence (CPC)**
**for Driver**

**- Initial Qualification for Truck Drivers Cat. C, C+E, C1, C1+E -**

Possession of this qualification is confirmed by the IRU Academy on its web site under Graduate Viewing Code: 5671234/J1 or /P1.
**This certificate must be extended through periodic training by (Code 95) 11 October 2017.**

This course is delivered by the IRU Academy Accredited Training Institute DTC
on the basis of EU Directive 2003/59/EC on subjects referred in section 1 of Annex A and the strict criteria
fixed by the IRU Academy, endorsed by its high level Advisory Committee, regarding instructor qualification, training and examination
to provide and ensure the highest professional skills and quality in road transport.

www.iru.org/academy

**Mr Umberto DE PRETTO**
Secretary General
International Road Transport Union (IRU)
Switzerland

**Mr Vladimir MUSTER**
State Secretary
Ministry of Transport and Communications
Croatia

**Mr Petar PEVAC**
General Manager
DTC
Croatia

IRU Academy

IRU Academy

# CPC CERTIFICATE

Awarded with distinction on 12 October 2012 with Certificate ID DTCCOCPD73741234 to

## Damir TVRDICA

Born in Split, Croatia, on 29 February 1976, certifying qualification in the

**Certificate of Professional Competence (CPC)**
**for Driver**

**- Periodic Qualification for Truck Drivers Cat. C, C+E, C1, C1+E -**

Possession of this qualification is confirmed by the IRU Academy on its web site under Graduate Viewing Code: 5671234/J1 or /P1.
**This certificate is valid until (Code 95) 11 October 2017.**

This course is delivered by the IRU Academy Accredited Training Institute DTC on the basis
of EU Directive 2003/59/EC, on subjects referred in section 1 of Annex A and the strict criteria fixed by the IRU Academy,
endorsed by its high level Advisory Committee, regarding instructor qualification, training and examination
to provide and ensure the highest professional skills and quality in road transport.

www.iru.org/academy

**Mr Umberto DE PRETTO**
Secretary General
International Road Transport Union (IRU)
Switzerland

**Mr Vladimir MUSTER**
State Secretary
Ministry of Transport and Communications
Croatia

**Mr Petar PEVAC**
General Manager
DTC
Croatia

IRU Academy

## ANNEXE 6 : CONTRÔLE DES DISPOSITIONS RELATIVES AUX TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS DES CONDUCTEURS

### ELEMENTS SOUMIS AU CONTRÔLE

**(Chapitre IV, Articles 2.1.1.4 et 2.1.1.5.)**

Afin que le transport international de marchandises par route obéisse à des règles aussi harmonisées que possible au niveau de l'ensemble du continent européen, les éléments soumis au contrôle dans le domaine des temps de conduite et de repos sont ceux mentionnés ci-après. Toute autre liste d'éléments soumis au contrôle est acceptable si elle est reconnue comme équivalente par le Groupe sur les Transports Routiers conformément aux règles de procédure établies par ce Groupe.

### A. Contrôles sur route

Les contrôles sur route portent, de manière générale, sur les éléments suivants :

(1) les durées de conduite journalières et hebdomadaires, les pauses et les temps de repos journaliers et hebdomadaires ; les feuilles d'enregistrement des jours précédents qui doivent se trouver à bord du véhicule et/ou les données mémorisées pour la même période dans la carte du conducteur et/ou dans la mémoire de l'appareil de contrôle et/ou sur les sorties imprimées ;
(2) les éventuels dépassements de la vitesse autorisée du véhicule, définis comme étant toutes les périodes de plus d'une minute pendant lesquelles la vitesse du véhicule excède 90 km/h pour les véhicules de la catégorie N3 ;
(3) le cas échéant, les vitesses instantanées du véhicule telles qu'enregistrées par l'appareil de contrôle pendant, au plus, les dernières vingt-quatre heures d'utilisation du véhicule ;
(4) le fonctionnement correct de l'appareil de contrôle (constatation d'une éventuelle manipulation de l'appareil et/ou de la carte de conducteur et/ou des feuilles d'enregistrement).

### B. Contrôles dans les locaux des entreprises

Outre les éléments soumis au contrôle exposés dans la section A, les éléments suivants font l'objet de contrôles dans les locaux de l'entreprise :

(1) les temps de repos hebdomadaires et les durées de conduite entre ces temps de repos ;
(2) le respect de la limitation sur deux semaines des durées de conduite ;
(3) les feuilles d'enregistrement, les données et les copies papier provenant de l'unité embarquée et de la carte de conducteur.

Si une infraction est constatée, les pays Membres peuvent, le cas échéant, contrôler la coresponsabilité d'autres instigateurs ou complices de la chaîne de transport, tels que les chargeurs, les transitaires ou les sous-traitants, et vérifier les contrats de fourniture de services de transport.

## ANNEXE 7 : LISTE DES INFRACTIONS A l'AETR ET DE LEUR DEGRE DE GRAVITE

**(Chapitre IV, Article 3.1.1.)**

Afin que le transport international de marchandises par route obéisse à des règles aussi harmonisées que possible au niveau de l'ensemble du continent européen, le classement des infractions à l'AETR et de leur degré de gravité est celui établi ci-après :

| No | Type d'infraction | | Degré de gravité [1] | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | ITG | IG | IM |
| **A** | **Equipage** | | | | |
| A1 | Non-respect de l'âge minimal des conducteurs | | | X | |
| **B** | **Durées de conduite** | | | | |
| B1 | Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h | 9 h<…<10 h | | | X |
| B2 | | 10 h<…<11 h | | X | |
| B3 | | 11 h<… | X | | |
| B4 | Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension | 10 h<…<11 h | | | X |
| B5 | | 11 h<…<12 h | | X | |
| B6 | | 12 h<… | X | | |
| B7 | Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire | 56 h<…<60 h | | | X |
| B8 | | 60 h<…<70 h | | X | |
| B9 | | 70 h<… | X | | |
| B10 | Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives | 90 h<…<100 h | | | X |
| B11 | | 100 h<…<112 h 30 | | X | |
| B12 | | 112 h 30<… | X | | |
| **C** | **Pauses** | | | | |
| C1 | Dépassement de la durée de conduite ininterrompue | 4 h 30<…<5 h | | | X |
| C2 | | 5 h<…<6 h | | X | |
| C3 | | 6 h<… | X | | |
| **D** | **Temps de repos** | | | | |
| D1 | Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée | 10 h<…<11 h | | | X |
| D2 | | 8 h 30<…<10 h | | X | |
| D3 | | …<8 h 30 | X | | |
| D4 | Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée | 8 h<…<9 h | | | X |
| D5 | | 7 h<…<8 h | | X | |
| D6 | | …<7 h | X | | |
| D7 | Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h+9h | 3 h+(8 h<…<9 h) | | | X |
| D8 | | 3 h+(7 h<…<8 h) | | X | |
| D9 | | 3 h+(…<7 h) | X | | |
| D10 | Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de conduite en équipage | 8 h<…<9 h | | | X |
| D11 | | 7 h<…<8 h | | X | |
| D12 | | …<7 h | X | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| D13 | Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h | 22 h<…<24 h | | | X |
| D14 | | 20 h<…<22 h | | X | |
| D15 | | …<20 h | X | | |
| D16 | Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée | 42 h<…<45 h | | | X |
| D17 | | 36 h<…<42 h | | X | |
| D18 | | …<36 h | X | | |
| **E** | **Types de paiement** | | | | |
| E1 | Lien entre la rémunération et la distance parcourue ou la quantité de biens transportés | | X | | |
| **F** | **Installation de l'appareil de contrôle** | | | | |
| F1 | Pas d'appareil de contrôle homologué installé ni utilisé | | X | | |
| **G** | **Utilisation de l'appareil de contrôle, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement** | | | | |
| G1 | Appareil de contrôle ne fonctionnant pas correctement (par exemple, pas inspecté, calibré et scellé correctement) | | X | | |
| G2 | Appareil de contrôle mal utilisé (pas de carte de conducteur valide, abus volontaire, etc.) | | X | | |
| G3 | Nombre insuffisant de feuilles d'enregistrement à bord | | | X | |
| G4 | Modèle non homologué de feuille d'enregistrement | | | X | |
| G5 | Pas suffisamment de papier à bord pour les sorties imprimées | | | | X |
| G6 | L'entreprise ne conserve pas les feuilles d'enregistrement, les sorties imprimées et les données téléchargées | | X | | |
| G7 | Le conducteur détient plus d'une carte de conducteur en cours de validité | | X | | |
| G8 | Utilisation d'une carte de conducteur autre que celle du conducteur en cours de validité | | X | | |
| G9 | Utilisation d'une carte de conducteur défectueuse ou ayant expiré | | X | | |
| G10 | Données enregistrées et stockées non disponibles pendant au moins 365 jours | | X | | |
| G11 | Utilisation de feuilles ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données lisibles | | | | X |
| G12 | Utilisation de feuilles ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données illisibles | | X | | |
| G13 | Le remplacement de la carte de conducteur endommagée, fonctionnant mal, perdue ou volée n'a pas été demandé dans les 7 jours de calendrier | | | X | |
| G14 | Utilisation incorrecte des feuilles d'enregistrement/cartes de conducteur | | X | | |
| G15 | Retrait non autorisé de feuilles ou de carte de conducteur affectant l'enregistrement des données pertinentes | | X | | |
| G16 | Retrait non autorisé de feuilles ou de carte de conducteur sans effet sur les données enregistrées | | | | X |
| G17 | Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, mais sans perte de données | | | | X |
| G18 | Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, avec perte de données | | X | | |
| G19 | Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise | | X | | |
| G20 | Utilisation d'une mauvaise feuille ou carte de conducteur dans le mauvais lecteur (conduite en équipage) | | X | | |
| G21 | Le marquage horaire sur la feuille ne correspond pas à l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule | | | X | |
| G22 | Mauvaise utilisation du dispositif de commutation | | X | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **H** | **Indications à saisir** | | | |
| H1 | Pas de nom sur la feuille d'enregistrement | X | | |
| H2 | Pas de prénom sur la feuille d'enregistrement | X | | |
| H3 | Pas de date de début ou de fin d'utilisation de la feuille | | X | |
| H4 | Pas de lieu de début ou de fin d'utilisation de la feuille | | | X |
| H5 | Pas de numéro d'immatriculation sur la feuille d'enregistrement | | | X |
| H6 | Pas de relevé du compteur (début) sur la feuille d'enregistrement | | X | |
| H7 | **Pas de relevé du compteur (fin) sur la feuille d'enregistrement** | | | X |
| H8 | Pas d'heure de changement de véhicule sur la feuille d'enregistrement | | | X |
| H9 | Symbole du pays non introduit dans l'appareil de contrôle | | | X |
| **I** | **Présentation de documents** | | | |
| I1 | Refus d'être contrôlé | X | | |
| I2 | Incapacité de présenter les informations relatives à la journée en cours | X | | |
| I3 | Incapacité de présenter les informations relatives aux 28 jours précédents | X | | |
| I4 | Incapacité de présenter les informations relatives à la carte de conducteur si le conducteur en détient une | X | | |
| I5 | Incapacité de présenter les informations recueillies manuellement et les sorties imprimées pendant la semaine en cours et les 28 jours précédents | X | | |
| I6 | Incapacité de présenter la carte de conducteur | X | | |
| I7 | Incapacité de présenter les sorties imprimées pendant la semaine en cours et les 28 jours précédents | X | | |
| **J** | **Fraude** | | | |
| J1 | Falsification, effacement, destruction de données portées sur les feuilles d'enregistrement ou présentes dans l'appareil de contrôle, sur la carte de conducteur ou sur les sorties imprimées de l'appareil de contrôle | X | | |
| J2 | Manipulation de l'appareil de contrôle, de la feuille d'enregistrement ou de la carte de conducteur pouvant résulter en une falsification des données et/ou des informations présentes sur les sorties imprimées | X | | |
| J3 | Présence, à bord du véhicule, d'un dispositif de manipulation pouvant être utilisé pour falsifier les données et/ou les informations présentes sur les sorties imprimées (interrupteur, câble, etc.) | X | | |
| **K** | **Panne** | | | |
| K1 | Pas réparée par un réparateur ou un atelier agréé | X | | |
| K2 | Pas réparée en cours de route | | X | |
| **L** | **Saisie manuelle sur les sorties imprimées** | | | |
| L1 | Le conducteur ne reporte pas toutes les indications relatives aux groupes de temps qui ne sont plus enregistrés durant la période de panne ou de mauvais fonctionnement de l'appareil de contrôle | X | | |
| L2 | Le numéro de la carte de conducteur et/ou du permis de conduire ne figure pas sur la feuille provisoire | X | | |
| L3 | Pas de signature sur la feuille provisoire | | X | |
| L4 | Perte ou vol de la carte de conducteur non déclaré officiellement aux autorités compétentes de l'État membre où le fait a eu lieu | X | | |

**[1] ITG = Infraction très grave**
**IIG = Infraction grave**
**IM = Infraction mineure**

## APPENDICE 1. PROCÉDURE À SUIVRE PAR LE GROUPE SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS POUR ÉVALUER LA CONFORMITÉ DES PAYS MEMBRES AU REGARD DE LA CHARTE DE QUALITÉ

### A. Reconnaissance de la conformité d'un pays Membre et/ou de son équivalence au regard des dispositions de la Charte de qualité

Les opérations relevant du contingent multilatéral doivent être effectuées en conformité avec les dispositions de la Charte de qualité, mais l'équivalence peut être reconnue dès lors que les dispositions nationales sont aussi rigoureuses que celles de la Charte et produisent des résultats similaires.

**Définitions** :

**Conformité :** situation dans laquelle un pays Membre est en conformité avec une disposition de la Charte de qualité relative aux opérations relevant du contingent multilatéral.

**Équivalence :** situation dans laquelle les dispositions d'un pays Membre sont considérées comme aussi contraignantes que celles de la Charte et produisent des résultats similaires eu égard aux opérations relevant du contingent multilatéral.

Tous les pays Membres demandent la reconnaissance de leur situation de conformité au regard de la Charte de qualité. Aucun ne peut y prétendre automatiquement.

Une liste de contrôle commune arrêtée par le Groupe sur les transports routiers sera utilisée de manière à assurer l'uniformité des procédures de demande engagées par les pays Membres.

**La procédure de demande est la suivante :**

a) Un pays Membre adresse au Secrétariat du FIT sa demande de reconnaissance de la conformité/équivalence au regard de la Charte de qualité conjointement avec une déclaration nationale de conformité/équivalence, accompagnée d'une liste de contrôle remplie et de tout document complémentaire qu'il souhaite présenter.

   La déclaration nationale peut être une déclaration ou une lettre émanant d'un ministre ou de l'autorité compétente appropriée.

b) Le Secrétariat du FIT étudie la demande pour s'assurer que tous les aspects y sont abordés. Le cas échéant, il demande des précisions ou compléments d'information auprès du pays demandeur.

c) Le Secrétariat du FIT rédige une note technique et la communique au pays demandeur afin que celui-ci la valide et/ou formule des observations.

d) Le Secrétariat soumet la note technique, accompagnée des observations éventuelles du pays demandeur, au Sous-groupe sur les mécanismes de mise en œuvre de la Charte de qualité et d'incitation afin qu'il l'étudie. Le Sous-groupe étudie toutes les notes techniques et documents explicatifs qui lui sont soumis. Le cas échéant, il demande des précisions ou compléments d'information au pays demandeur.

e) A la réunion suivante du Groupe sur les transports routiers, le Sous-groupe présente une proposition dans laquelle il précise les pays dont il recommande de reconnaître la conformité/l'équivalence au regard de la Charte de qualité. Cette proposition doit comporter la liste de contrôle remplie par le ou les pays demandeurs, la note technique (accompagnée, si nécessaire, des observations éventuelles du ou des pays demandeurs) et tous les documents dignes d'intérêt. Ces documents sont mis en ligne sur le site internet protégé du FIT dédié au contingent multilatéral CEMT.

Le Sous-groupe informe également le Groupe sur les transports routiers de toute demande en cours ou en attente d'évaluation.

f) Le Sous-Groupe est composé des Membres du Groupe sur les transports routiers qui y siéger. Il comprend au moins cinq membres et rend compte au Groupe sur les transports routiers.

g) Le Groupe sur les transports routiers se prononce à l'unanimité sur la reconnaissance de la conformité/l'équivalence, au regard de la Charte de qualité, de tous les pays proposés par le Sous-groupe. Le pays qui fait l'objet de l'évaluation ne participe pas à la prise de décision quant à la reconnaissance de sa conformité ou de son équivalence.

h) En cas de vote négatif, le(s) pays Membre(s) qui a (ont) voté contre la reconnaissance de la conformité/l'équivalence d'un pays au regard de la Charte de qualité doi(ven)t communiquer au pays demandeur - et en informer le Groupe sur les transports routiers ainsi que le Secrétariat du FIT - la ou les raisons de cette opposition afin que le demandeur puisse remédier aux problèmes constatés et présenter une nouvelle demande.

i) À toute étape de la procédure, le pays demandeur est invité à corriger ou à élucider les lacunes constatées par le Sous-groupe ou le Groupe sur les transports routiers, et à présenter une nouvelle demande précisant notamment selon quelles modalités les dispositions mises en cause sont en cours de modification. Dans ce dernier cas, l'exercice d'évaluation de la conformité ou l'équivalence porte uniquement sur les dispositions modifiées.

**Validité de la reconnaissance**

Une fois qu'un pays Membre a été reconnu comme étant en situation de conformité au regard de la Charte de qualité, il n'aura plus besoin de présenter de nouvelle demande à moins que la décision de reconnaissance soit révoquée ou que les dispositions de la Charte de qualité soient modifiées de façon substantielle et doivent faire l'objet d'une procédure abrégée, liée à ces dispositions particulières, de renouvellement de la demande de la part de tous les pays Membres.

**Obligations des pays Membres**

Les pays Membres sont tenus de signaler au Secrétariat du FIT s'ils apportent à leurs lois ou procédures des modifications susceptibles d'avoir des répercussions sur le fonctionnement de la Charte de qualité. Le Secrétariat étudie alors la conformité/l'équivalence de ces modifications avec les dispositions de la Charte et soumet une note technique au Sous-groupe pour examen.

**B. Décision concernant l'incapacité présumée d'un pays Membre à se conformer aux dispositions de la Charte**

Si un pays Membre considère qu'un autre pays Membre contrevient aux dispositions de la Charte, il peut adresser une plainte à ce pays ou, ultérieurement, si la situation n'est pas réglée, au Groupe sur les transports routiers et au Secrétariat du FIT. Cette plainte doit être accompagnée d'un dossier constitué à cet effet.

Toute allégation de non-conformité d'un pays au regard des dispositions de la Charte de qualité doit être traitée selon la procédure suivante :

- L'État A, qui considère que l'État B contrevient aux dispositions de la Charte, peut adresser au Groupe sur les transports routiers et au Secrétariat du FIT une plainte accompagnée d'un dossier constitué à cette fin, dans l'une des langues officielles de l'Organisation.

- Le Groupe sur les transports routiers peut décider de saisir de l'affaire une structure appropriée, comme le Sous-groupe, afin qu'elle examine les procédures susmentionnées. Cette structure devrait examiner si l'État B est en situation de conformité dans les domaines dans

lesquels un manquement est allégué et présenter un rapport contenant sa recommandation au Groupe sur les transports routiers.

- Le Groupe sur les transports routiers décide de la suite à donner à cette plainte : selon le cas, cette décision peut aller jusqu'à la perte de la reconnaissance de la situation de conformité du pays au regard de la Charte de qualité.

- Concernant ces procédures, le Groupe sur les transports routiers se prononce à l'unanimité. Les Membres autorisés à participer à la prise de décision se limitent à ceux qui ne sont pas parties au différend.

Quand un pays Membre a perdu la reconnaissance de sa conformité au regard de la Charte de qualité, il peut présenter une nouvelle demande sous réserve de suivre dans son intégralité la procédure prévue à cet effet.

**C. Dispositions finales**

Les dispositions des présentes règles de procédure peuvent être modifiées, le cas échéant, sans incidence sur le texte de la Charte de qualité, par décision du Groupe sur les transports routiers.